EL CAPITÁN

Juan Mirambell y Bertrán

Y

LA MARINA DE SU TIEMPO



Conferencia dada en el ATENEO BARCELONÉS
en 18 de Marzo de 1891

POR

José Ricart Giralt
Capitán de la Marina Mercante



BARCELONA — 1891

IMPRENTA DE HENRICH Y COMP.ª EN COMANDITA
SUCESORES DE N. RAMÍREZ Y COMP.ª
Pasaje de Escudillers, n.º 4

EL CAPITÁN

Juan Mirambell y Bertrán

Y

LA MARINA DE SU TIEMPO

Conferencia dada en el ATENEO BARCELONÉS
en 18 de Marzo de 1891

POR

José Ricart Giralt
Capitán de la Marina Mercante



BARCELONA—1891

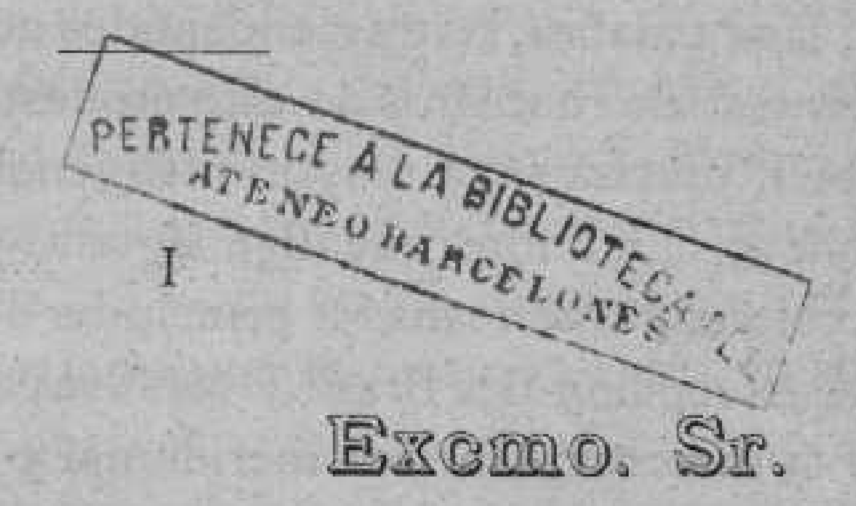
IMPRENTA DE HENRICH Y COMP.ª EN COMANDITA
SUCESORES DE N. RAMÍREZ Y COMP.ª
Pasaje de Escudillers, n.º 4

Al Ateneo Barcelonés



EL CAPITÁN
JUAN MIRAMBELL Y BERTRÁN

Y LA MARINA DE SU TIEMPO



I

Excmo. Sr.

SEÑORES:

Invitado por la Junta de la Sección de Literatura de este Ateneo para tomar parte en la serie de conferencias dedicadas á honrar la memoria de hijos ilustres de Cataluña, accedí á tan inmerecida distinción, primero como cumplimiento de un deber para con la Junta que me ha distinguido tanto colocándome entre las autoridades científicas que honran esta cátedra, y segundo por serme muy simpático el encargo, por más que muy difícil de cumplir con feliz éxito para una medianía como la que molestará vuestra atención esta noche; pero el deseo de dar á conocer á un patricio tan esclarecido como olvidado en la lucha política de los pueblos, me animó á ocupar este turno de tan provechosas conferencias.

Por mi carrera y por mis aficiones no es difícil adivinar que el tema que he escogido es la biografía de un marino. No me ocuparé de alguna de estas figuras proeminentes que por sí solas llenan un capítulo de la historia patria; tan eximios varones por

la misma grandeza de sus hechos son ya tratados y casi podemos decir analizados por los historiadores de primer orden; á los pequeños como el que os dirige la palabra en estos momentos, con más buena voluntad que talento, no les queda otra misión que desenterrar del panteón del olvido á nombres insignes, sin más guía que el camino, confuso muchas veces, de la tradición popular y estudio penoso de documentos muy indirectos.

No es precisamente una biografía la que pondré ante vuestra consideración esta noche; solamente es mi objeto señalar un hecho muy culminante é ignorado de la historia contemporánea de Cataluña, y por consiguiente, debo citar al autor de este hecho tan notable, que vuestra ilustración medirá mejor que mi poco fácil palabra, las trascendentales consecuencias que produjo.

Antes de hablaros de este modesto héroe llamado Juan Mirambell, precisa para mayor inteligencia del hecho que puso tan de relieve su nombre, que diga algunas palabras respecto de nuestras colonias americanas á principios de nuestro ya viejo siglo.

A excepción del Brasil y las Guayanas holandesa y francesa, toda la inmensa América meridional y central formaba parte de la Corona de España á principios del actual siglo. Tan vastos territorios eran gobernados por los virreyes y capitanes generales, que por la gran distancia de la madre patria eran soberanos absolutos; de aquí que se haya conservado lo dicho por uno de aquellos altos funcionarios de la corte de España á los que se quejaban de sus arbitrariedades: *Dios está muy alto, el rey muy lejos, y aquí soy yo el amo*. Estas palabras fotografían la administración colonial española de aquellas fechas. El habitante de aquellas ricas regiones era considerado como inferior, habiéndose dado el caso que un general español en Venezuela declarase enemigos de España á todo el que supiera leer y escribir.

El comercio estaba restringido completamente, siendo permitido á los comerciantes de Andalucía poder enviar las llamadas *naves de registro* que en su principio tuvieron que comprar las licencias al Consejo de Indias.

Verdad es que por estar metida nuestra patria en guerras continuas, las naves mercantes españolas eran siempre el blanco de las escuadras enemigas y de los piratas filibusteros, siendo ale-

gría nacional cuando llegaba á salvo algún galeón con la plata[1]. A Inglaterra, que siempre creyó por sus condiciones naturales poder ser la soberana de los mares, le hacía sombra el vasto imperio colonial de España, y como que el poderío marítimo de ésta era ficticio, pues si verdaderamente nuestra patria ha llegado á tener poderosas escuadras nunca ha tenido marinería para sus más estrictas necesidades, además: desangrada por las guerras, la miseria y la emigración, fácil era comprender que un pueblo pobre de ocho millones de habitantes, no era posible que tuviera el cetro de tan vasto imperio colonial y que empuñara el tridente de Neptuno, teniendo por enemiga á la tan rica como práctica nación inglesa.

Vino la famosa guerra de la independencia, se crearon en las provincias las juntas patrióticas de defensa, en los dominios americanos siguieron igual ejemplo, y los liberales de aquí y los de allí gobernábanse á nombre del rey desterrado Fernando VII; pero resultó que concluída la guerra con la retirada de los franceses, España volvió á ser la misma nación que antes en el sentido geográfico, pero los pueblos americanos habiendo probado ya la manera de gobernarse á sí mismos, considerando la distancia á que se hallaba la metrópoli, muy grande para los buques y modo de navegar de aquellas fechas, y exhausta de hombres y recursos en que se hallaba tras tan larga lucha, estimulados además por el ejemplo de los Estados Unidos que supieron sacudir el yugo de una nación fuerte y rica, de aquí que comparando lo que podrían ser con lo que eran bajo el gobierno despótico de los virreyes, desearon la completa independencia política, aspiración justa de todo pueblo.

Miranda, con 500 voluntarios, dió el primer chispazo contra España en Venezuela en 1806, y á los cuatro años logró proclamar la independencia en siete *provincias unidas* ó *confederación*

---

[1] La vida del país dependía del feliz arribo de los galeones. Las relaciones de Luis Torres de Cabrera están llenas de estas frases:—Han llegado los galeones, gracias á Dios, así el Rey podrá pagar un poco de lo mucho que debe. —Están próximos á llegar los galeones, Dios los traiga en bien, que buena falta hacen.—Han llegado ya los galeones, gracias á Dios, que de perderse no sé qué iba á ser del Reino, etc.

de Venezuela, que Bolívar consolidó, siendo lùego el *libertador* de toda la Colombia, Perú y Bolivia.

En 1811 San Martín levantó la bandera de rebelión en Buenos Aires, y en 9 de Julio de 1816, los diputados de las *provincias unidas del Río de la Plata*, declararon que se hacían independientes de España. Y por fin, en 1828 quedó independiente el Uruguay ó República Oriental, después de haber sido blanco de ambiciones por parte del Brasil y Buenos Aires.

Méjico en 1821 pasó del dominio absoluto de Fernando VII al despótico del ex-coronel Agustín Iturbide, proclamado *emperador*. De manera que en menos de veinte años el imperio colonial americano, que si en verdad dió inmensas riquezas á España, fueron causa de su despoblación y ruina, la miseria del oro mató la riqueza del trabajo, como ha dicho tan gráficamente el ilustre académico y marino Javier de Salas, quedó reducido á las islas de Cuba y Puerto Rico, que aun conservamos, no sé si debo decir milagrosamente.

España no reconoció la independencia de sus antiguas colonias, lo que fué un grande error; retiró sus soldados por la fuerza cuando quedaron reducidos al último extremo de derrota en derrota, y después de una guerra salvaje por ambas partes en que no se dió cuartel, sin respetar sexo ni edad; siendo natural y lógico quedara gran odio contra los españoles, cuyos bienes fueron secuestrados en muchas partes, asesinados gran número de ellos y escondidos los que no pudieron escapar. Sólo de Méjico salieron 40,000 españoles llevándose más de 500 millones de pesetas.

II

La marina mercante española quedó completamente destruída durante la guerra de la independencia, sólo quedaron los faluchos de cabotaje que cumplieron como buenos en aquella lucha titánica.

Normalizado relativamente el estado económico del país, principió á desarrollarse la marina mercante catalana con algu-

nos jabeques y faluchos llamados de la carrera de Sevilla, por traficar entre los puertos de Cataluña y la capital de Andalucía. Luego se establecieron relaciones con Galicia, siendo muchos los marinos del naciente pueblo del Masnou que se establecieron en Vigo, Ferrol y Coruña, cuyos descendientes forman aún hoy una parte principal del comercio de aquella hermosa región española.

Los jabeques y faluchos de la carrera de Galicia tenían ya su importancia, tanto por su tonelaje como por el valor de los cargamentos.

Enterados los pescadores de las costas catalanas de la riqueza de pescado en que abunda la costa occidental de la península, pasó allí una flotilla de barcas cuyos descendientes han formado una colonia catalana en Mugardos dentro de la ría del Ferrol. Allí los veréis con su barretina roja y sus barcas latinas, muchas de ellas recuerdan aún los tiempos que nos ocupan.

En una nación de tan dilatadas costas y sin carreteras ni siquiera caminos vecinales de acarreo, fácil es comprender que la vía marítima era un recurso para las relaciones comerciales, y el negocio que hacían los buques era proporcional á esta misma necesidad que había de ellos.

Con los beneficios dados por los jabeques de las carreras de Sevilla y Galicia, se armaron los primeros buques catalanes que establecieron relaciones directas entre Barcelona y las Antillas españolas; jabeques y las llamadas polacras-piulas, cuyo aparejo ha desaparecido ya de nuestra marina, conservándose pocos ejemplares en Italia y algunos más en Grecia y Turquía.

En 1832 registraba la marina mercante catalana 20 buques de la carrera de América, entendiéndose por tal, como hemos dicho antes, Cuba, Puerto Rico, Pernambuco y Marañón, pues que en las jóvenes repúblicas hispano americanas había orden de cañonear al pabellón español.

Formaban la marina de carrera de América, pocos bergantines, algunas polacras y en mayor número los queches, aparejo que gozaba de gran favor, polacras-goletas, místicos y también faluchos. El tonelaje de estos buques era, por lo general, de 80 á 150 toneladas, siendo los mayores de 250. En el registro de

buques entrados en nuestro puerto durante el año 1834, encuentro el queche *Virgen del Carmen*, de 64 toneladas, procedente de Aguadilla; la polacra *San José*, de 60 toneladas, procedente de Pernambuco; la polacra *Santiago*, de 60 toneladas, procedente de Puerto Rico; la polacra *Carmen*, de 48 toneladas, procedente de Praiba (Brasil); la polacra *Nuestra Señora del Rosario*, de 60 toneladas, procedente de Marañón y otros muchos buques de tan corto tonelaje; admirando cómo nuestros antecesores corrían los temporales del Atlántico con tan pequeños buques y con el atraso en que se hallaba la Hidrografía, lo que demuestra su valor y pericia marinera.

Entre los buques mayores registrados en 1834 como entrados en nuestro puerto, hallamos el bergantín *Cristina*, de 200 toneladas, procedente de la Habana; la polacra *Fecunda*, de 174 toneladas, procedente de Cuba; la fragata *Amistad*, de 326 toneladas, el bergantín *Darío*, de 237 toneladas, y la fragata *Constancia*, de 561 toneladas, al mando de D. Luis Totosaus.

Hay que advertir que nos referimos á la tonelada oficial de la época, llamada de capacidad, igual á 70'19 pies cúbicos, con arreglo á la cual se satisfacían los derechos comerciales.

Representaba la joven marina de vapor el llamado *paquete El Balear*, al mando de D. Antonio Balaguer, primer buque de vapor que lució nuestro pabellón en el Mediterráneo, efectuando travesías de Palma de Mallorca á Barcelona en 17 horas.

Todo el comercio de la marina mercante catalana quedaba reducido, como hemos dicho antes, á las islas de Cuba y Puerto Rico, y desde 1830 se extendió al Brasil, particularmente á los puertos de Marañón y Pernambuco, de donde importaban algodón para nuestra naciente industria.

Encontrábase en dicho año de 1834 cargando en el puerto de Tarragona la pequeña polacra-goleta *Constancia*, de la matrícula de Barcelona, al mando del patrón Juan Mirambell, natural del Masnou, de 39 años de edad, verdadero hombre de mar avezado á todas las fatigas y peligros en una navegación que casi contaba igual fecha que su vida. Lució en su mente una idea atrevida, de estas en las que se juega vida é intereses.

Calculando que en las jóvenes repúblicas del Río de la Plata

no se producía vino, almendras, pasas, aceites, ni tantos otros productos como los que cargaban nuestras naves para las Antillas y Brasil, dejando pingües beneficios, juzgó con razón que mucho mayores resultarían á poderse vender en Montevideo ó Buenos Aires. ¿Pero cómo ir allá habiendo órdenes severas de apresar todo buque con bandera española?

El espíritu de negocio venció sus temores, y consultó su idea atrevida con el consignatario de Tarragona, el cual con verdadero espanto escuchó al joven patrón de la *Constancia*, y no hay que decir si desaprobaría la idea. Pero Mirambell era de la raza de los antiguos aventureros que no miden el peligro, ni retroceden nunca una vez admitido un proyecto, y mucho menos él, que contó al momento con la aprobación de sus dos pilotos Pablo Farrés, de Vilasar, encargado de la derrota, y Fernando Torres, de Arenys de Mar, jóvenes de una edad casi igual al capitán Mirambell.

Cargó en la *Constancia* 110 pipas de vino, botijuelas de aceite, almendras y avellanas, hasta un cómputo de unas 140 pipas catalanas, y despachó el buque para el Río Grande del Brasil, pero con la intención de ir á Montevideo, como si fuera de arribada por causa del temporal.

Al acercarse á la costa americana tuvo un momento de miedo y entró en Pernambuco para adquirir noticias. Confió su plan al cónsul que tenía España en aquella plaza D. Antonio de Aranaga, hombre de un temple por el estilo de Mirambell, que en vez de no permitir la salida de la *Constancia* para una perdición segura, coincidió en un todo con el capitán catalán y le aconsejó que izara la bandera brasileña mucho mejor que confesarse español arribado por temporal. No sabemos qué idea llevaría el cónsul Aranaga con su consejo, pues á todas luces parece más lógica la idea de Mirambell, que no pretender un engaño imposible de nacionalidad que hacía á los marinos catalanes verdaderos culpables; siendo así que entrados pretestando fuerza mayor, no era probable que los americanos hubieran llevado su crueldad hasta causarles daño.

Pero Mirambell, sea por poca experiencia ó por consideración al cónsul español, salió de Pernambuco con bandera brasi-

leña izada en el pico, navegando rumbo á Montevideo, en cuyo puerto entró en 10 de Enero de 1835.

¡Cómo estaría el alma de aquellos buenos marinos catalanes al fondear bajo los cañones de la ciudad! ¡Si se arrepentirían de su calaverada al observar que el práctico y barquilleros que rodearon el buque reconociéronlo como español á pesar de la verde bandera brasileña!

Ya no era posible la retirada, la jugada estaba hecha. Cogió sus documentos el capitán Mirambell, y con el bote de á bordo fué á tierra para presentarse á la autoridad de marina. Su entrada en la capitanía del puerto fué para imponer al hombre más valiente; era blanco de todas las miradas, todos le señalaban con el dedo.

El capitán del puerto, que era también ministro de Marina de la República D. Antonio de Caravallo, mandó que entrara en su oficina, originándose el siguiente diálogo:

—¿A ver, capitán, sus despachos?

—Aquí están, mi comandante.

—¿Qué es esto? ¿Patente real española?

—Sí, mi comandante.

—¿Ola, con que tenemos á Fernando VII rey de España y de las Indias? Gracias que lo sea de España.

Y rasgando en mil pedazos la patente real, los echó á la cara del aturdido capitán Mirambell.

—Guardias, llevad este español á la cárcel hasta que lo fusilen.

Y sin más contemplaciones amarraron al pobre Mirambell como criminal y dieron con su cuerpo en estrecho calabozo, en donde contó minuto por minuto cinco días seguidos. Cinco días sin comunicar con nadie, sin saber nada de sus compañeros ni de su *Constancia*. Cinco días, esperando á cada instante que entraran los guardias para fusilarle. Cinco días interminables.

Por fin, entró un oficial mandando que le siguiera á la Presidencia, y durante el camino por todo consuelo le dijo: que era lástima que hubiera cometido tan grande imprudencia, que era posible le resultara muy cara, que es sensible morir joven y en plena salud, y otros piropos por el estilo.

Llegados al palacio de la Presidencia, lo introdujeron al salón del consejo, en donde había reunidos los ministros con el presidente general Ribera.

Ya tenemos á Mirambell dispuesto á oir su sentencia de muerte.

—Capitán, dijo el Presidente, según la ley, usted y su tripulación son prisioneros de guerra. ¿Usted no lo sabía?

—Sí, señor.

—Pues, ¿por qué ha venido con su buque á Montevideo?

—Vengo con una misión de paz; la misma sangre corre por nuestras venas, y no puedo creer que ustedes me hagan daño por venir á establecer lazos de comercio. ¿Acaso mi *Constancia* es buque de guerra?

—Es verdad, capitán, respondió el general Ribera. Queda usted y su tripulación en libertad completa; vaya á bordo y al momento ize la bandera española y diga á todos sus paisanos que desde hoy quedan olvidados todos los agravios pasados.

Y en efecto: el general Ribera cumplió su palabra, pues al día siguiente publicó un bando dando libertad á todos los españoles que aun gemían en las cárceles, concediéndoles todos los derechos de ciudadanía.

Entre los catalanes notables que pudieron volver á sus casas se hallaban los que después fueron jefes de ricas casas bancarias, Buxareu y Romeu.

Toda la colonia española dió una comida al atrevido capitán Mirambell y á sus marinos, pues en verdad á ellos se debía el generoso decreto del general Ribera que devolvía la paz á dos naciones hermanas. Verdad es también que Mirambell y los tripulantes de la *Constancia* expusieron su vida con gran imprudencia.

A cualquiera de nosotros, al momento le daría la idea, que la conducta del general Ribera merecía por parte de España una conducta análoga, estableciendo relaciones diplomáticas y enviando un cónsul á Montevideo; pues no sucedió así, estando todavía muchos años sin ninguna relación oficial ambas naciones, y nuestros buques sin cónsul que les amparase.

No hay que decir si hizo negocio el capitán Mirambell con

su cargamento de la *Constancia*. De retorno para España embarcó cueros.

Cuando Mirambell fué á despedirse del presidente Ribera y á darle las gracias por su conducta benévola, éste le dió un certificado que sustituía la Patente Real, en el cual constaba que todos los buques españoles podían entrar libremente en los puertos de la República.

El capitán Mirambell navegó rumbo á la península lleno de esperanzas é ilusiones, creyendo que merecería, cuando menos, la aprobación del Gobierno su atrevida empresa, que tan feliz resultado había tenido, abriendo para nuestro comercio los mercados del Uruguay.

Vanas ilusiones. En Cádiz, en donde fondeó y vendió los cueros con mucho provecho, las autoridades le buscaron no pocas triquiñuelas exigiéndole la Patente Real y no queriendo admitir el certificado del general Ribera. De Cádiz pasó á Barcelona, en donde se le tributó una verdadera ovación por el comercio, que comprendió al momento el largo alcance que tenía el viaje del capitán Mirambell.

En 11 de Diciembre del mismo año 1835 volvió á salir con la *Constancia* para Montevideo, pero despachado de papeles para Río Grande del Brasil, pues que nuestras autoridades aun no habían recibido autorización para despachar los buques españoles para las repúblicas hispano-americanas.

Fué tan bien recibido el viaje del capitán Mirambell por el comercio catalán, que en el *Diario de Barcelona* de 18 de Octubre del mismo año 1835, se anuncia para Montevideo el bergantín *Ebro*, nuevo de primer viaje, al mando de D. Ramón Cordero y consignación de D. Ramón Maresch de esta plaza. Este buque, según el mismo *Diario*, se despachó de Capitanía del Puerto el 25 de Diciembre del mismo año para Río Janeiro.

Un día después que Mirambell, salió también para Montevideo, pero despachado para Río Grande, el bergantín-goleta *Felicia*.

III

Está fuera de toda duda que el gran desarrollo que tomó en aquella época la marina catalana fué debida á su sabia organización, que procede de las antiguas leyes y prácticas marítimas de la Edad Media cuando Cataluña dominaba en el Mediterráneo, organización que ha subsistido hasta nuestros días, hasta que las comunicaciones han modificado completamente el comercio marítimo y la propulsión por medio del vapor ha cambiado el transporte por mar.

Con el telégrafo y el vapor, el capitán Mirambell no hubiera podido efectuar su tan atrevido como provechoso viaje, ni siquiera se le hubiera ocurrido.

Nuestros pequeños buques de vela eran verdaderas factorías comerciales y el capitán era el gerente de una sociedad anónima formada por accionistas al buque y al negocio comercial.

Cuando un capitán quería comprar ó hacer construir un buque, lo que en lenguaje técnico se conocía por querer *habilitarse*, buscaba socios para que interesaran por un capital igual al coste del buque, y este capital se dividía en fracciones iguales de 750 duros llamadas *partes*, y fracciones más pequeñas llamadas *motas* de valor igual á 300 duros, las que se dividían en mitades ó medias *motas* de 150 duros.

Este organismo social ya lo vemos escrito en el capítulo 46 del *Libro del Consulado de Cataluña*, que dice: «Com lo Senyor »de la nau ó del leny començará á fér la nau, ó voldrá fér parts, »ell deu dir é fér entenént als personers [1] de cuantas parts la »fará, é de quin grant, é cuant haurá en plá, é cuant haurá en »sentina, é cuant obrirá, é cuant haurá per carena.»

Leyendo el mencionado Libro del Consulado, así como los articulados de otros códigos antiguos que estampa la edición bilingüe del citado libro, publicado en el año 1793, y el Código de las Costumbres de Tortosa, se observa una gran ana-

---

[1] *Personers* son los socios.

logía entre la letra de todas las leyes marítimas antiguas y las costumbres marítimas de nuestra costa de Levante, haciendo presumir con muchos visos de verdad, que estas costumbres de la marina catalana se han conservado por tradición á pesar de la decadencia mercantil del país á través del largo período desde la unión política de las coronas de Aragón y Castilla hasta la época que comentamos.

Siendo estas acciones de poco valor, resultaba que el capitán que contaba con numerosa familia y amigos, pronto cubría el valor del buque, quedándose una ó más *partes* cada individuo de su círculo de relaciones, y como que el negocio marítimo era entonces muy lucrativo y seguro dada la proverbial honradez de nuestra gente de mar, he aquí el por qué siempre había dinero dispuesto para *habilitar* á un capitán de reconocida idoneidad.

Resultaba también otra condición ventajosa, y es: que generalmente todas las *partes* y *motas* del buque se cubrían en el mismo pueblo del capitán gerente, aumentando la confianza mutua en el negocio y favoreciendo la localidad á donde acudían todas las ganancias. Y si por desgracia acaecía un naufragio, la pérdida que sufría cada socio ó *motista* no era mucha relativamente, pues en general acostumbraban las familias de nuestra costa no interesar por cantidades crecidas en un mismo buque, repartiendo el capital en *partes* y *motas* de varios buques, y por tan acertado procedimiento la pérdida que podía resultar por el naufragio de un buque quedaba siempre compensada por las ganancias que aportaban los otros.

Los socios que interesaban ó tenían *partes* del buque, se decía que interesaban en *la madera*.

Además del capital ó valor del buque, el capitán buscaba socios para reunir un segundo capital destinado al negocio marítimo ó sea á la compra de mercancías, y este capital es el que se conocía por *mota* ó *fondo de expedición*.

El capital fondo se dividía en *motas* de 300 duros, y medias *motas* de 150 duros.

Además de estas acciones reales en *madera* y *mota* ó *fondo*, había otras partes ó acciones figuradas que cobraban un interés al igual que las primeras. Así es que al casco del buque se le

señalaba una parte, cuyos intereses se destinaban á su conservación. Cada tripulante venía obligado á interesar una *mota* ó 300 duros y ganaba los intereses de una *parte* ó sea de 750 duros, de manera que ganaba los intereses de su *mota*, más los intereses de 450 duros que se atribuían á su trabajo á bordo. De aquí que los marinos conocieran esta división, diciendo que la *mota* ganaba de *cinco á dos*.

Además el piloto ganaba media parte franca (sin *mota*) cuando la navegación era por el Mediterráneo; para Galicia ganaba una parte franca (sin *mota*) y además un regalo de dos onzas de oro. Para navegaciones á América ganaba el piloto una parte franca (sin *mota*) y además un salario fijo que oscilaba entre 20 y 25 duros al mes.

Así, por ejemplo, un buque de valor 6,000 duros con un fondo de expedición de otros 6,000 duros, tripulado por 10 hombres sin el piloto, se componía de las siguientes acciones:

8 partes de madera.
20 motas de 300 duros.
10 partes de los marineros.
1 parte del piloto.
1 » del casco.

Resultando en conjunto 70 acciones de 300 duros ó *motas*.

Cuando empezaron los buques á embarcar cronómetros que en aquella época costaban de 300 á 500 duros, en la liquidación se señalaba la ganancia de media parte al dueño de dicho instrumento que generalmente era el capitán.

Cuando el buque para su conservación no se le asignaba una parte en la liquidación de beneficios al rendir viaje, se acostumbraba á señalar 3 partes á la *madera* y 2 partes á la *mota*.

Cuando la expedición liquidaba con pérdida, ésta recaía in totum sobre los *motistas*, y los partícipes á la *madera* no perdían nada; pero, si se perdía el buque salvándose el cargamento, podía resultar un brillante negocio para los *motistas*, y en cambio, los interesados en la *madera* perdían todo su capital.

Muchos socios á la madera, en vez de recibir los beneficios procedentes de un feliz viaje, los interesaban en el fondo de

expedición para el siguiente viaje, convirtiéndose por este hecho en *motistas*.

Curiosa es la legislación que regía en nuestras costumbres marítimas, leyes conservadas por tradición y practicadas con la mayor sinceridad y sin auxilio de notarios y papel sellado, bastando la honradez de todos; felices tiempos en que gobernaba aún las conciencias la antigua fórmula de *verdad sabida y buena fe guardada*, y ésta se guardaba tan de veras, que para cerrar un contrato bastaba dar una palmada con ambas manos, sirviendo y obligando esta mímica como la más escrupulosa escritura de notario [1], siendo quizá una derivación de esta formalidad la práctica que aun acostumbran los bolsistas de Barcelona que se comprometen con operaciones de importancia por la simple palabra catalana *fet*, que significa *hecho* ó *trato cerrado*.

Los marinos viejos dicen que en sus mocedades había más buena fe en el comercio, pues los contratos de *partes de madera* y *mota* se extendían en cuartillas de papel blanco firmadas por el capitán sin intervención de notario, y con iguales formalidades se liquidaban los viajes; sentados muchas veces capitán y copartícipes del negocio formando corro en la blanca arena de la playa, fiados todos en la palabra del capitán recibían en lucientes onzas de oro sus respectivas partes en el beneficio común. Pero cuando el negocio marítimo ya no fué tan lucrativo y menudearon las liquidaciones con pérdida, medió lo del adagio, *que en la casa donde no hay harina todo es mohina*, y entonces principiaron las dudas y disidencias, exigiéndose mayores formalidades y dando entrada á los notarios y demás curiales para que disfrutaran también su parte en el negocio; pues mala fe en el comercio, lo mismo la hay hoy que la ha habido siempre, dígalo sino la Real Cédula que dieron los Reyes Católicos en 21 de Julio de 1494, en la cual se lee entre otras cosas: «..... porque »sabíamos que los pleitos que se movian entre mercaderes, de »semejantes cosas como las susodichas, nunca se concluian, y »fenecian, porque se presentaban escriptos y libelos de letrados;

[1] Véanse los capítulos 88, 153, 234 y otros del *Libro del Consulado de Cataluña*.

»manera que por mal pleito que fuese, le sobstenian los letrados, »de manera que los hacian inmortales, lo cual diz que era un »gran daño y perjuicio de la mercaderia, y que de esto se cau- »saba que unos mercaderes tenian poca confianza de los otros »y los otros de los otros: y acaecia muchas veces, que cuando »algun mercader tenia alguna hacienda, y queria hacer mala »verdad á otro, lo ponian á pleyto para quedarse con la tal »hacienda; y que otro tanto acaecia con los factores, no embar- »gante que sus amos habian capitulado con ellos, y hacian capí- »tulos y juramentos sobre la Cruz y Santos Evangelios de guar- »dar verdad y lealtad, y de no tomar otro interese, sino lo que »era convenido entre ellos, diz que muchos de los tales, con »poco temor de Dios, y en gran cargo de sus conciencias, iban »contra el dicho juramento y no guardaban la verdad, y que de »tal manera hacian fraudes, y encubiertas en las haciendas »y negociaciones, que de ellos se confiaban, que robaban á sus »amos, y á cabo de cinco ó seis años que habian tenido la fac- »toria, tenian mas hacienda que sus amos, y sobre las cuentas »se ponian en pleito con el dicho su amo, con el favor que los »abogados les dan, que diz, que no pueden haber justicia, y »razon con ellos..... etc., etc.»

Sólo con esta antes citada curiosa y sencilla legislación que regía la marina catalana, se comprende cómo el capitán Mirambell convertido en comerciante, expusiera el capital del buque y expedición en busca de un negocio nuevo, pues aun suponiéndole un verdadero amor patrio, como tiene en general más refinado ó más intenso la gente de mar que la terrestre, por sentir la nostalgia al pasar tan largas temporadas separada de la familia y del pueblo de sus primeros años; hay que creer que la idea que dominó á nuestro héroe fué más mercantil que patriótica, pues aunque hubiera ambicionado ser el móvil ó causa de establecerse relaciones de amistad entre el Uruguay y España para alcanzar luego una recompensa del Estado, seguramente no se hubiera atrevido á tanto sin la esperanza de vender la pipa de vino en Montevideo á doble precio que en la Habana ó Marañón.

Hay que desengañarse, el hombre no es marino por natu-

raleza, se mete en el mar para mayor beneficio, y si no halla en el mar más lucro que en tierra, se queda en el sólido y no se embarca; de aquí que los pueblos de las latitudes altas sean más dados á la vida del mar que los habitantes de las regiones templadas, pues para los primeros es más necesidad que para los segundos. Las siguientes palabras escritas en 1579 son de uno de nuestros más originales autores: Dicen así:

«Muchas veces me paro á pensar, cuan aborrecido debia »estar el primero hombre que estando bien seguro en tierra se »cometió á los grandes peligros de la mar, pues no hay navega»cion tan segura en la cual entre la muerte y la vida haya mas »de una tabla. A mi parecer sobra de cobdicia y falta de cor»dura inventaron el arte de navegar. En esto se ve cuan *mas »bestia es el hombre que todas las bestias* pues todos los anima»les huyen no mas de por huir la muerte y solo el hombre »navega en muy gran perjuicio de la vida..... etc. [1]»

Sin admitir en absoluto el duro y poco halagador calificativo con que en las anteriores líneas se adorna á los que navegan, es preciso confesar que tienen un fondo de verdad, pues sólo la codicia podía hacer navegante al hombre.

Si estudiamos las grandes empresas ó expediciones marítimas, al momento descubriremos que el móvil de ellas ha sido siempre la conquista de riquezas, en ellas veremos, antes que al misionista predicando el evangelio y antes que al legislador dictando leyes sabias para el buen gobierno de los aborígenes, veremos al aventurero pidiendo y buscando oro, veremos que á Vasco de Gama le movió el buscar un camino más corto para ir al Moluco ó país de las especias, y veremos que á Colón le movió encontrar un camino más fácil por Occidente para ir á Catay y Cipango, fundado en la errónea longitud que se consideraba al extremo Oriente.

De aquí que el capitán Juan Mirambell, del Masnou, merece figurar en la lista de los grandes aventureros que han ilustrado las páginas de la Historia patria; merece ser colocado á continuación de los atrevidos navegantes de la época de la fiebre de

---

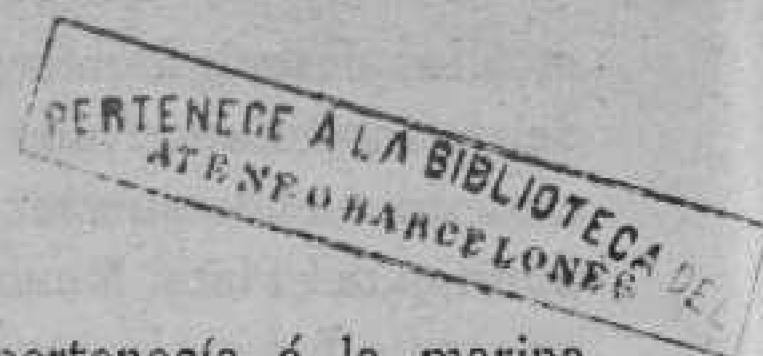
[1] Salas.—*Matrículas de Mar.*—45.

oro, los descubridores de las Américas y de los archipiélagos del Gran Océano, pues por la ambición de hacer un buen negocio exponiendo su vida, abrió la puerta de los mercados de los puertos del Plata á nuestro pabellón, resultando un beneficio, que si no fué más provechoso, débese á la incuria de nuestros gobernantes.

Siendo factorías mercantiles las naves catalanas y factor el capitán, el negocio era casi seguro. Al llegar al puerto de destino, si la mercadería que llevaba el buque estaba á un precio que no convenía al capitán, largaba vela y se iba á otra parte para vender mejor, y con frecuencia un pequeño cargamento era vendido casi al detall en muchos puertos y al mismo tiempo se compraban facturas de géneros del país en que se hallaban con el dinero de la parte vendida del cargamento.

Aquellos valientes y honrados marinos si no sobresalían en ciencia eran maestros en prudencia por lo que respecta al comercio, y como que nadie les mandaba y el *tiempo*, este Saturno de nuestros días, no era principal factor para las navegaciones mercantiles, nuestros marinos no movían un pie sin estar seguros del éxito.

Toda aquella legislación y curiosas costumbres marítimas han caído ya como débil castillo de naipes por el cambio tan radical que ha experimentado el material marítimo, á causa también de lo muy diferente que es hoy el comercio con las comunicaciones telegráficas, y á causa del cambio que ha sufrido todo en 50 años, todo, hasta la atmósfera que respiramos, cambios que lleva el progreso al cambiar los tiempos y que no hay más remedio que seguir esta vertiginosa corriente. A pesar de tan radicales cambios, aun hay soñadores enamorados de las anticuallas marítimas, aun hay viejos marinos que con espanto ven un cambio que no comprenden. Respetemos este amor por los recuerdos de sus felices juventudes; en todas las manifestaciones del progreso pasa lo mismo; la antorcha de la ciencia tiene que abrirse paso con dificultad derribando viejas tradiciones y perniciosas rutinas.



IV

Aunque el capitán Juan Mirambell pertenecía á la marina mercante, y mercantil fuera su expedición, ya que el tema de la conferencia dice: *Juan Mirambell y la marina de su tiempo*, me creo obligado á decir algo de nuestra marina militar de aquella época, decir cuatro palabras, como saludo cariñoso y de admiración hacia aquellos nobles oficiales de nuestra marina de guerra que morían de hambre y no podían salir á la calle por no tener calzado, mientras la marina mercante nadaba en la abundancia. Mártires de la patria que morían de miseria por la patria sin quejarse.

La marina militar española en los tiempos del capitán Mirambell, se componía de los restos salvados en el combate de Trafalgar, buques viejos y sin carena los más de ellos, por no haber dinero para las atenciones de marina y estar vacíos nuestros arsenales, ó mejor dicho, lo que fueron nuestros arsenales.

Algunos jefes y oficiales de la Armada con influencias y buenas relaciones pasaron á servir á la marina mercante para poder ganar el sustento de sus familias, como el que después fué general Quesada, el capitán de fragata D. Vicente Gallegos y otros, pero no todos tuvieron tanta suerte, y los más sufrieron gran miseria aburridos en las capitales de los departamentos abandonados por el Estado.

Muestra del aflictivo estado en que se hallaba el personal de la marina militar en aquella época, son los siguientes hechos:

En una exposición sobre el estado de la marina firmada por el ministro Vázquez Figueroa, se lee entre otras cosas:

«..... Desde los comandantes generales hasta los últimos »jornaleros experimentan una suerte igual: del mismo modo »perecen de hambre los jefes más superiores, que los súbditos »más ínfimos: lo mismo se queja de su desventurada suerte el »que ha encanecido sufriendo los rigores de la mar y los riesgos »de los combates, que el anciano operario que consumió sus »días en el rudo taller de su ejercicio, honrando con su trabajo

»á una patria que jamás creyó le abandonara en el término de »su existencia; y lo mismo la huérfana y la viuda que perdieron »al padre y al marido entre los horrores de un naufragio ó de un »combate naval, que la mujer casada que tiene su marido al »frente del enemigo ó arrostrando los peligros de la mar; todos »perecen, no hay uno que no manifieste en su semblante el »*hambre que lo devora.....*»

El Capitán general del Departamento del Ferrol elevó á la Superioridad la siguiente curiosa comunicación:

«Excmo. Sr.: En la mañana del 7 falleció el teniente de navío »D. José Lavadores, de extenuación, en virtud de continuada »escasez y hambre, de lo que ha sido testigo todo el Departa»mento. Al mismo origen se debió la muerte del capitán de »fragata D. Pedro Quevedo, de que días pasados dí parte »á V. E.; antes de ayer murió desnudo y hambriento un oficial »del Ministerio, y se hallan próximos á lo mismo postrados en »paja un capitán de navío, dos de fragata, un comisario y otros »muchos de las más clases, que me es doloroso recordar para »no afligir el ánimo de S. M....., etc.»

El Capitán general del Departamento del Ferrol, D. Roque Guruceta, en comunicación de 5 de Abril de 1834, dijo al ministro del ramo:

«Sólo por el abandono en que hace años se tiene á la marina »ha podido llegar á la miserable situación en que se halla, y este »abandono, fuerza es decirlo, no lo creo sólo efecto de la penu»ria del Erario, cuando éste ha cubierto tan religiosamente las »demás atenciones del Estado; ha sido sí, en parte, una conse»cuencia precisa del *poco ó ningún espíritu marino de la nación*, »y de la poca ó ninguna importancia que el Gobierno ha dado »en estos últimos tiempos á la fuerza naval, por más que en »escritos se haya manifestado otra cosa...., etc.»

El intendente principal del Departamento del Ferrol en igual fecha dijo por escrito al ministro: *que el Ministerio de este Departamento era una corporación de mendigos.*

El brigadier de la Armada D. Casimiro Vigodét, en una Memoria que se le encargó de Real orden, al lamentarse del abandono en que se dejó á la marina, concluye diciendo:

«..... en este abandono veo yo la manifestación más clara de »que ni el Gobierno ni el pueblo español fueron en ningún »tiempo esencialmente marinos.»

El brigadier de la Armada D. Alonso de la Riva, en una Memoria también encargada de Real orden, hace presente que en 18 años, desde 1815-33, á la marina militar se le adeudaban **119** meses de salarios. Al hablar de los arsenales, dice en tan curioso documento:

«..... Estos en el día no son más que patrimonio de los asen»tistas, pues si algo encierran, casi en total pertenece á ellos; »porque lo demás se puede reducir á algunos efectos que el »tiempo no ha podido acabar, como cañones viejos y anclas, »pues por lo que respecta á repuestos ó acopios de madera »curada ó por curar, nada hoy se puede decir, siendo la primera »tan necesaria para construcciones y carenas, y sólo acaso los »restos de algún buque desguazado, que por no poderlo carenar »á tiempo se pudrió, y al fin fué preciso desguazarle sin haber »quien lo comprara, y así la única madera buena ó mala perte»nece á los asentistas....., etc.»

En otro párrafo del mismo documento añade:

«..... primero debe ser siempre lo personal que lo material, »pues de poco sirven las jaulas no teniendo pájaros, ó tenerlas »con ellos muertos de hambre.....[1]»

En gran número son los documentos que podríamos citar fotografiando el abandono en que se encontraba la marina militar en aquella época, que en la marina mercante todo era gozo por las lucrativas expediciones á las Antillas, Brasil y las nuevamente emprendidas á Montevideo y Buenos Aires, gracias al capitán Juan Mirambell.

Creo que bastan los apuntes anteriores para convencernos de ello; los he incluído en esta conferencia con verdadero pesar, por ser página poco honrosa de nuestra historia marítima; pero hubiera creído desairar al dignísimo personal de la Armada en el cual cuento tan buenas amistades, no citando lo menos posible por las consideraciones dichas, el estado de

---

[1] Salas.—*Matrículas de Mar.*

nuestra marina militar, al igual que lo he hecho con la marina mercante de los tiempos de Mirambell, uno de los objetivos del tema de esta conferencia.

Y para terminar, por no molestar por más tiempo la benévola atención de mis tan queridos como respetables consocios, hago público en este instante mi deseo, que no dudo será también el vuestro, y es: que el nombre del capitán Juan Mirambell de la polacra-goleta *Constancia* no quede en el olvido, y si no es posible dedicarle una calle de las muchas que se abrirán en nuestra capital con motivo de la reforma, es justo que lo haga el pueblo del Masnou que tan directamente quedó favorecido por la intrépida expedición de su hijo, cuya heroica expedición nos ha ocupado esta noche.

El capitán Juan Mirambell murió en el Masnou, su pueblo natal, en 1862, á la edad de 67 años, habiendo navegado hasta poco tiempo antes de su fallecimiento; dejando varios hijos que han figurado también en la marina mercante, y nietos suyos ocupan lugar distinguido en la industria poseyendo fábricas en Prats de Llusanés y Vigo.

HE DICHO.

